



## Volvo XC40 T5 Twin Engine R Design DKG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (192 kW / 261 PS)

Mit dem XC40 Twin Engine bietet Volvo nun in jedem seiner Modelle mindestens eine Plugin-Variante an - das ist durchaus ein Statement. Schon vom Grundkonzept ist der XC40 sehr flexibel ausgelegt, und so folgt Ende 2020 auch noch eine rein elektrische Variante. Das kompakte SUV als Twin Engine heißt ab Modelljahr 2021 Recharge, bleibt technisch aber gleich; es gibt lediglich Änderungen bei der Serienausstattung und die Tempobegrenzung auf 180 km/h. Letzteres ist gerade beim XC40 nicht wirklich schlimm, denn die hohe und breite Karosserie hat höheres Tempo ohnehin zu einer zähen Angelegenheit gemacht. Mehr Fahrfreude kann man sowieso aus der flotten Beschleunigung und der guten Durchzugskraft des Antriebssystems ziehen. Dann gönnt sich der Benziner aber auch einen Extraschluck aus dem recht kleinen 48 l-Tank. Praktischer ist es da, die Sparpotenziale des Plugin-Hybriden zu heben. Fleißig Strom tanken ist ein wichtiger Punkt, und für die Fahrten das Navi einschalten ein anderer. Dann streckt die Elektronik den Stromvorrat auf die gesamte Strecke und optimiert dabei den Benzinverbrauch. So sind auch längere Strecken oberhalb der überschaubaren rein elektrischen Reichweite von etwa 33 km (im Ecotest) sparsam zu bewerkstelligen. Denn es geht eigentlich nicht darum, möglichst immer elektrisch zu fahren, sondern den jeweils effizienteren Antrieb je nach Fahrsituation zu verwenden.

Wer den XC40 selten bis gar nicht an die Steckdose hängen will bzw. kann, sollte lieber zum Diesel greifen. Unabhängig vom Antrieb bietet der kompakte Volvo angemessen Platz, hohe Sicherheit und schöne Ausstattungsdetails, die sich mancher Konkurrent nicht mehr leisten möchte. Mag der hohe Anschaffungspreis auf den ersten Blick abschreckend wirken, die umfangreiche Serienausstattung relativiert die Summe zum Teil. Und beim Plugin-Hybriden gibt es immerhin zwei Antriebe, die - jeder für sich - gut funktionieren und auch geschickt zusammenarbeiten. **Konkurrenten:** u.a. BMW X1, Mercedes GLA, Peugeot 3008, VW Tiguan.

- +** gut verarbeiteter Innenraum mit schönen und praktischen Details, hohe aktive und passive Sicherheit, kräftiger und kultivierter Antrieb
- hoher Anschaffungspreis, teils umständliche Bedienung, außerorts recht hohe Verbräuche

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,1**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,8</b>
	Stadtverkehr	<b>3,4</b>
	Senioren	<b>2,6</b>
	Langstrecke	<b>2,5</b>
	Transport	<b>2,8</b>
	Fahrspaß	<b>2,7</b>
	Preis/Leistung	<b>2,7</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,0 Verarbeitung

⊕ Der Volvo XC40 liefert zum Premiumpreis eine Verarbeitung auf hohem Niveau. Im Klassenumfeld braucht er sich absolut nicht verstecken, im Vergleich zu seinen größeren (und teureren) Volvo Geschwistermodellen muss man aber schon ein paar Abstriche machen. Klar, die Karosserie wie auch der Innenraum sind sorgfältig gefertigt. Aber bei der Materialauswahl geht es schlichter zu; so sind die Verkleidungen im unteren Bereich nicht geschäumt und auch

die Teppiche etwas dünner. Gerade den Dachhimmel hätte man wertiger gestalten können - wenigstens verläuft der „Stoffüberzug“ auch noch über die A-Säulen. Trotz dieser Kritik, den Vergleich mit der deutschen Premiumkonkurrenz muss er nicht scheuen. Der Unterboden präsentiert sich ebenfalls tadellos; der Motorraum sowie die seitlichen Bereiche sind verkleidet und Korrosionsschutz ist sorgfältig aufgetragen.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Volvo XC40 Twin Engine im Ecotest bei eher bescheidenen 33 km - Volvo gibt in den technischen Daten also sehr optimistisch eine elektrische Reichweite von bis zu 50 km (NEFZ) an. Wobei bei einem Plugin-Hybrid die rein elektrische Reichweite eher ein akademischer Wert ist. Denn am Ende entscheidend für eine gute Verbrauchsbilanz ist, wie effizient und geschickt die beiden Antriebe je nach Streckenprofil kombiniert werden. Wichtig ist in der Praxis, dass man den XC40 Twin Engine möglichst viel mit Navigationsführung bewegt. Die Elektronik berücksichtigt den Streckenverlauf sehr geschickt und teilt sich die Batteriekapazität bis zum Erreichen des gesetzten Ziels ein; liegt dieses außerhalb der elektrischen Reichweite, wird an sinnvollen Stellen der Verbrenner zugeschaltet. Selbst auf Streckenlängen von 300 km kann der Benzinverbrauch noch um ein bis zwei Liter pro 100 km gegenüber dem reinen Hybrid-Betrieb gesenkt werden. Es lohnt sich also immer - auch vor langen Strecken - die Batterie vollzuladen.

Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus, verbraucht der XC40 rund 7,6 l/100 km (Ecotest), so dass man alleine mit der 48 l-Tankfüllung etwa 630 km weit kommt. Das Aufladen der Batterie (genutzte Kapazität: 9,7 kWh inkl. Ladeverluste) dauert etwas über drei Stunden bei 3,7 kW - auch der XC40 Twin Engine kann leider nur einphasig bis 16 A geladen werden. Das

Ladekabel mit Typ-2-Stecker gibt es als Alternative zum Schuko-Kabel oder separat gegen Aufpreis.

Die maximale Zuladung des 1,8 t schweren Testwagens beträgt 470 kg - das reicht für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die üppige Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 100 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes locker reicht. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht dieser XC40 bis zu einem Gewicht von 1,8 Tonnen - das ist sehr gut und für ein Plugin-Hybrid-Modell nicht selbstverständlich. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen gibt es nicht, ein Reifen-Reparaturkit ist Serie. Weil das Hybridsystem etwas anders als bei den größeren Volkswagens aufgebaut ist (hinten ohne Elektromotor), findet unter dem Kofferraumboden auf Wunsch noch ein Notrad Platz (dann inklusive Wagenheber und Werkzeug) - auch sehr selten bei Plugin-Hybriden. Der Wendekreis liegt bei 11,8 m, das geht noch in Ordnung für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse. Weniger praktisch in der Stadt ist die Breite von 2,04 m (inkl. Außenspiegel). Dafür findet man mit der moderaten Länge von 4,43 m leichter einen Parkplatz.

### 2,6 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition erwartungsgemäß gut. Dank der steilen Heckpartie und der gerade verlaufenden Motorhaube sieht man gut, wo das Fahrzeug vorn anfängt und hinten aufhört. Die Rundumsicht insgesamt fällt nicht sonderlich gut aus, wie die ADAC Messung zeigt: Vor allem nach schräg hinten sieht man kaum raus, weil die C-Säulen sehr voluminös sind und sich überdies nach unten auch noch verbreitern - sehr hinderlich beim Rechtsabbiegen. Dank der optional elektrisch klappbaren Fondkopfstützen ist die Sicht durchs Heckfenster dagegen gut.



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und die Kopfstützen im Fond eingeschränkt. Letztere lassen sich jedoch elektrisch abklappen (aufpreispflichtig) - ebenso wie die Rückfahrkamera eine sinnvolle Investition.

Ab Werk bietet der XC40 lediglich Parksensoren hinten, gegen Aufpreis sind Parksensoren vorn, ein Parklenkassistent sowie eine Rückfahr- und 360-Grad-Kameras zu haben.

⊕ LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und einen Fernlichtassistenten bringt der Schwede serienmäßig mit, gegen Aufpreis lassen sich die Scheinwerfer um dynamisches Kurvenlicht, Abbiegelicht und eine Scheinwerferreinigungsanlage ergänzen. Die Scheinwerfer sorgen für eine helle Ausleuchtung der Fahrbahn, allerdings dürfte die Lichtverteilung etwas homogener sein. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Sie blenden ebenso wie der Innenspiegel serienmäßig automatisch ab. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

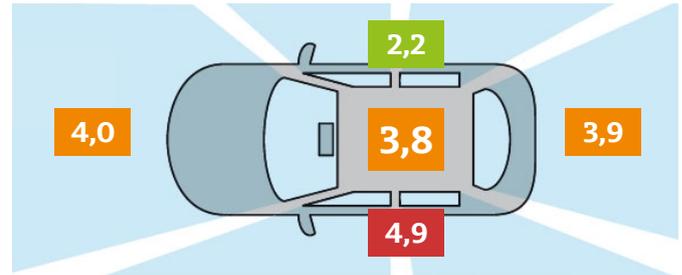
⊕ Die günstige Sitzhöhe von 58 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den hohen Schweller beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der günstig positionierten Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden. Leider fehlen hinten Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten. Das schlüssellose Zugangssystem ist Serie, ebenso Leuchten in allen vier Türgriffen, die zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug erhellen. Gut: Die serienmäßige Paniktaste, mit der man in brenzligen Situationen die Alarmanlage aktivieren und so auf sich aufmerksam machen kann. Serienmäßig ist beim XC40 neben einem kleinen "Sportschlüssel" auch der Red Key. Damit kann der Wagen auf einfache Weise mit anderen Personen geteilt werden, ohne dabei den physischen Schlüssel zu übergeben. Möglich wird das private Carsharing durch Volvo On Call. Sobald die Volvo On Call App auf dem Smartphone des

## 2,8 Kofferraum-Volumen

Der XC40 ist in der Länge recht kompakt - trotzdem bietet er ein angemessenes Gepäckraumvolumen, auch weil die Antriebskomponenten den Stauraum nicht einschränken. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 320 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 485 l oder alternativ neun handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 715 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.265 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 60 Liter Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet. Auch ein Notrad findet dort problemlos Platz.

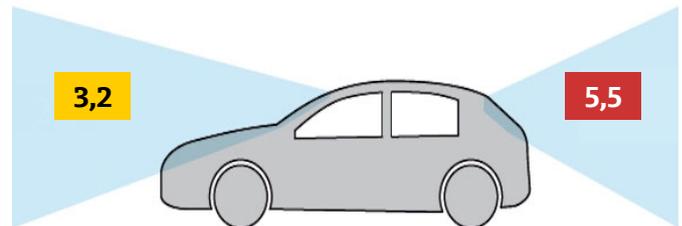
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Fahrzeugentleihers installiert ist, kann der Besitzer einen Gast-Zugang senden, mit dem er den Red Key aktivieren, den Volvo XC40 entriegeln und für den Fahrbetrieb freischalten kann. Nach der Fahrt wird das Fahrzeug dann durch die Volvo On Call App verriegelt und der Red Key wieder deaktiviert. Der physische Red Key kann also die ganze Zeit im Volvo XC40 bleiben.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Wenigstens ist im Schlüssel ein Bewegungssensor integriert, der nach ein paar Minuten die Sendeeinheit abschaltet; so kann zumindest ein abgelegter Schlüssel nicht mehr überbrückt werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 320 l Volumen ist der Kofferraum des XC40 von klassenüblicher Größe. Viele Kombimodelle bieten hier jedoch deutlich mehr Platz.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Beim XC40 R Design gehört eine elektrische Heckklappenbetätigung zum Serienumfang. Ebenso das schlüssellose Zugangssystem, über das sich der Kofferraum berührungslos mittels „Fußkick“ unter die Heckschürze öffnen und schließen lässt - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Selbst für viele Großgewachsene dürfte die Klappe weit genug öffnen, um sich nicht den Kopf zu stoßen - erst ab einer Größe von knapp 1,95 m sollte man auf seinen Kopf achten. Die Ladekante liegt mit 76 cm sehr hoch über der Fahrbahn, immerhin ist sie eben zum Kofferraumboden. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des

praktischen Formats gut nutzen. Insgesamt drei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn gut aus.

⊖ Die starre Hutablage ist ungewöhnlich unpraktisch; sie wird zwar angehoben von der Heckklappe, steht aber immer noch im Weg, wenn man den vorderen Bereich des Kofferraums erreichen will. Wenigstens lässt sie sich unter dem Kofferraumboden verstauen, wenn sie nicht gebraucht wird. Hebt man den Boden an, kann man ihn mit einem windigen Haltestab fixieren - es muss in dieser Fahrzeugklasse ja nicht gleich eine Gasdruckfeder sein, aber so provisorisch wirkt sonst nichts im XC40.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücklehne ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 umklappbar, auch eine Durchreiche in der Mitte der Rücksitzlehne bietet der Volvo. Gegen Aufpreis klappen die Kopfstützen elektrisch entriegelt nach vorn. Das empfehlenswerte Trennnetz zur Sicherung des Ladeguts lässt sich hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe installieren. Im

Zubehör ist zudem ein festes Stahlgitter erhältlich, das dauerhaft montiert werden kann. Ablagen zum Verstauen von Kleinkram gibt es im Kofferraum genügend: links und rechts seitlich zwei Fächer sowie zwei Taschenhaken. Ebenso sind vier stabile Verzurrösen vorhanden.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Gegenüber den größeren und teureren Volvos muss der XC40 nur wenig Abstriche machen. So fährt auch der „kleine“ Volvo in allen Ausstattungsvarianten mit einem 9 Zoll großen Display im Hochformat in der Mittelkonsole vor. Die meisten Funktionen des XC40 werden über dieses Touch-Display konfiguriert oder gesteuert. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste, alles andere versteckt sich in den unzähligen Menüebenen, in die man durch Wischen (nach links, rechts, oben oder unten) kommt. Auch wenn die Smartphone-Generation damit schnell zurechtkommen sollte, ist die Ablenkung während der Fahrt ziemlich groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müssen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm ansehen muss. Der Gewöhnungsaufwand fällt vor allem für weniger technikaffine Personen sehr groß aus und kann diese auch überfordern.

Ein separates Klimabedienteil gibt es nicht - die Klimatisierungseinstellungen werden zwar im unteren Teil des Displays dauerhaft angezeigt, doch muss man für jede Änderung der Einstellung zuerst ein Menü öffnen. Während der Fahrt bedeutet das jedes Mal Ablenkung. Ähnlich gestaltet es sich mit dem umfangreichen Multimediasystem. Fast alles muss über Menüebenen angewählt werden. Immerhin gibt es Tasten zum Senderwechsel und einen Lautstärkedrehregler. Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Das

12,3 Zoll große Display bietet eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Aber auch hier ist der Menüaufbau des Bordcomputers nicht selbsterklärend und ziemlich unübersichtlich, weil nur ein kleiner Teil des Displays



Einer Verarbeitungsqualität auf Premiumniveau kann die Materialanmutung im Innenraum nicht ganz folgen. Die Bedienung des Volvo wird fast ausschließlich über den großen, zentral angeordneten Touch-Screen-Monitor gesteuert. Hier verstecken sich die Funktionen in diversen Untermenüs, nicht einmal die Heizung bzw. Klimatisierung besitzt eigene, vom Bildschirm unabhängige Funktionstasten. Dies erfordert nicht nur eine intensive Auseinandersetzung mit der Bedienungsanleitung, sondern führt auch zu stetiger Ablenkung vom Verkehrsgeschehen.

für dessen Darstellung genutzt wird. Kurzzeit- und Langzeitwerte werden im Instrumentendisplay angezeigt, im Infotainmentsystem gibt es einen dritten Speicher mit detaillierter Darstellung der Verbrauchsverläufe von Benzin und Strom - leider ohne Durchschnittswert für den Stromverbrauch. Kurioses Detail: Der Benzinverbrauch der Standheizung wird nur in den Infotainment-Werten erfasst, nicht in den beiden Bordcomputer-Speichern.

### 1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Multimediaausstattung ist in der R Design-Linie sehr umfangreich. Das Infotainmentsystem Sensus Connect beinhaltet ein Radio, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung und eine Vielzahl an Konnektivitätsdiensten wie Internetzugang samt Online-Radio (Volvo On Call mit WLAN-Hotspot). Das funktioniert drei Jahre kostenfrei über die verbaute SIM-Karte (Notrufdienste zehn Jahre), über ein gekoppeltes Smartphone und/oder über einen SIM-Karten-Steckplatz unter dem Kofferraumboden. Volvo On Call umfasst auch einen WiFi-Hotspot sowie zahlreiche weitere Komfortfunktionen (beispielsweise Statusabfrage über das Smartphone,

Abgesehen von den die zahlreichen Konfigurationsmöglichkeiten gibt es eine ganze Reihe an automatischen Systemen, welche die Bedienung des Fahrzeugs im täglichen Betrieb erleichtern. Vieles davon wie die Sensoren für Regen und Licht sind im R Design Serie, andere Dinge wie die empfehlenswerte Rückfahrkamera und die vorderen Parksensoren kosten jedoch Aufpreis.

Bedienung der Standheizung, Fahrzeugortung). Das Sensus-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformation sowie die Anbindungsmöglichkeiten über Apple CarPlay oder Android Auto sind ebenfalls Serie. Im Twin Engine hat das Digitalradio bisher Aufpreis gekostet, mit der Umbenennung in Recharge ist dieses nun Serie. Ein CD-Player ist für die Plugin-Variante nicht lieferbar, da kein Platz im Mittelunnel zur Verfügung steht - dort stecken die Batterien. Dafür gibt es eine induktive Ladeschale für Smartphones - leider gegen recht hohen Aufpreis. Ein TV-Tuner ist nicht erhältlich. Mehrere USB-Anschlüsse und 12 V-Steckdosen vorn und im Kofferraum gibt es serienmäßig.

### 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist großzügig, vor allem nach oben hat man gut Luft. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit auch für Zwei-Meter-Riesen - mit optionalem Panorama-Schiebedach. Die wuchtige Mittel-

konsole und die erhöhte Seitenlinie der Karosserie schränken das Raumempfinden etwas ein. Das genannte optionale Panorama-Schiebedach ist groß und lässt viel Licht in den Innenraum.

### 2,6 Raumangebot hinten

Im Fond liegen die Platzverhältnisse auf angemessenem Niveau. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von fast 1,90 m, wobei das im Testwagen verbaute Schiebedach den Platz ein wenig reduziert. Die Beinfreiheit fällt etwas großzügiger aus, erst knapp 1,95 große Personen würden mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen reichen (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt). Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber auch hier durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die direkt neben dem Kopf liegenden breiten C-Säulen eingeschränkt. Das optionale, große Panorama-Schiebedach (im Testwagen) lässt viel Licht in den Innenraum und bietet einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz.

### 3,1 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Vorn bietet der XC40 viele Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage hinter dem Wählhebel, darin lässt sich ein Smartphone

problemlos verstauen. Die großen Türfächer sind so gestaltet, dass sogar ein Laptop dort Platz findet. Das Handschuhfach hingegen ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet, klimatisierbar und optional abschließbar. Für die Fondinsassen gibt es

nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, Ein-Liter-Flaschen passen dort nicht hinein.

Immerhin findet man Lehnentaschen sowie zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

## 2,4 KOMFORT

### 2,7 Federung

Für die Plugin-Hybrid-Varianten im XC40 sind keine Fahrwerksoptionen verfügbar. Gegenüber den anderen Ausstattungsvarianten hat der R Design eine straffere Dämpfung, bei gleichbleibender Bodenfreiheit. Das Fahrwerk ist damit gerade innerorts weniger komfortabel, es fallen aber auch die Karosseriebewegungen moderater aus. Einzelhindernisse werden trockener überfahren, es dringen aber keine harten Stöße bis in den Innenraum. Kopfsteinpflaster regt die Karosserie leicht an,

unangenehmes Dröhnen ergibt sich jedoch nicht. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel kann das Fahrwerk auch dank seiner größeren Federwege recht gut wegstecken. Auf der Landstraße gefällt die Abstimmung, Unebenheiten werden vernünftig geschluckt, gleichzeitig bleibt der XC40 ruhig auf Kurs. Lange Autobahnetappen sind sein Element, hier federt das Kompakt-SUV beflissen, ohne Unruhe aufkommen zu lassen. Insgesamt ein angenehmer Reisewagen.

### 2,3 Sitze

⊕ Der XC40 R Design ist serienmäßig mit Nubuk-Textil und Nappaleder bezogenen Sitzen ausgestattet. Beide Vordersitze sind u. a. in der Höhe einstellbar und besitzen eine ausziehbare Sitzflächenverlängerung sowie eine 4-Wege-Lordosenstütze. Der Fahrersitz lässt sich zusätzlich in der Neigung einstellen. Optional kann man Fahrer- und Beifahrersitz auch elektrisch justieren, dann mit zwei Memory-Positionen für die Fahrerseite und Neigungseinstellung für den Beifahrerseite. Sitzlüftung, elektrisch einstellbare Seitenwangen oder eine Massagefunktion gibt es für den XC40 nicht. Schon die serienmäßigen Sitze bieten einen guten Seitenhalt und eine angenehme Rückenunterstützung, so dass man auch

lange Fahrten entspannt zurücklegen kann. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht einstellbar, passt aber für die meisten Staturen und zu den Armlehnen in den Türen. Die hinteren Sitze sind wie üblich weniger ausgeprägt konturiert, außerdem ist die Lehne recht steil positioniert. Leider lässt sich die Neigung nicht wie bei manchen Konkurrenten verstellen. Der Kniewinkel ist nicht optimal, aber die vergleichsweise große Beinfreiheit kann das teilweise kompensieren. Auf dem hinteren Mittelsitz ist die Polsterung straff und es stört der ausgeprägte Mitteltunnel - dieser Platz taugt nur als Notsitz für kurze Strecken.

### 2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,1 dB(A). Somit sind Unterhaltungen und Telefongespräche bei diesem Tempo noch gut möglich. Wird der Volvo rein elektrisch angetrieben, fällt der E-Motor bei niedrigen Geschwindigkeiten mit leisem Surren auf - ansonsten fährt der XC40 elektrisch ausgesprochen kultiviert und leise. Der Dreizylinder-Benziner arbeitet ebenfalls recht dezent; außer er wird gefordert, dann ist er insbesondere beim Ausdrehen mit sonorem bis sportlichem Klang zu hören, wird aber nicht dröhnig. Nur unter 1.800 1/min neigt er etwas zum Brummen, darüber

läuft er insbesondere für einen Dreizylinder ausgesprochen kultiviert. So niedrige Drehzahlen vermeidet die Automatik, man muss also schon über manuelle Eingriffe den brummigen Betriebszustand provozieren. Windgeräusche fallen nicht explizit auf, sie gehen in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Eine Akustikverglasung (Doppelverglasung an Seitenscheiben) gibt es für den XC40 nicht, das im Testwagen verbaute Panoramamaschiebedach kann bei hohen Geschwindigkeiten für ein höheres Innengeräuschniveau verantwortlich sein.

### 1,9 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt dem Luftqualitätssystem CleanZone mit Aktivkohlefilter, Umluftautomatik und Beschlagsensor gehört bei jeder Ausstattungsvariante zum Serienumfang. Hinten gibt es unter den Vordersitzen und mittig auf Kniehöhe Lüftungsdüsen, wobei letztere justierbar sind. Angenehmes Detail: Nach dem

Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Beim Twin Engine war bisher eine benzinbetriebene Standheizung Serie, mit der Umstellung auf Recharge muss man diese nun extra bezahlen - eine versteckte Preiserhöhung für all jene, die für die Beheizung des Innenraums nicht auf elektrische Reichweite

verzichten wollen und hierfür die Standheizung nutzen (vom Fahrzeug elektronisch geregelt). Die Standklimatisierung des Fahrzeugs ist unter anderem über das Smartphone (Volvo On Call) bedienbar. Die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung sind beim R Design Serie, hinten kann die Sitzheizung optional geordert werden. Eine Sitzlüftung oder Rollos in den hinteren Türen sind nicht verfügbar. Auf Wunsch

erhält man für die hinteren Scheiben eine dunklere Tönung. Die optionale Frontscheibenheizung wird über feine Drähte in der Scheibe umgesetzt; in dieser Klasse eigentlich nicht standesgemäß, weil die Drähte nachts zu Lichtreflektionen führen können. Eine drahtlose Beheizung per elektrisch leitender Innenschicht wäre hier die bessere Lösung.

## 1,7

### MOTOR/ANTRIEB

#### 1,6

#### Fahrleistungen

Den XC40 gibt es seit Anfang 2020 als Plugin-Hybrid, eingeführt als T5 Twin Engine. Mit der Umbenennung auf Recharge hat sich technisch nichts verändert. Ab Mitte 2020 ist zusätzlich ein T4 Recharge verfügbar, bei dem es sich um eine Variante mit leistungsreduziertem Verbrenner handelt. Da der Dreizylinder um gut 50 PS bzw. etwa 28 Prozent seiner Maximalleistung gebracht wird, dürfte sich die abgespeckte Leistung weit deutlicher bemerkbar machen als der Unterschied bei T6 und T8 Recharge in den größeren Modellen (ca. 16,5 Prozent Leistungsreduzierung).

⊕ Der XC40 T5 Twin Engine erledigt den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in flotten 4,6 Sekunden und auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr gelingt

zügig, da von 15 auf 30 km/h nur etwas mehr als eine Sekunde vergehen. Besonders angenehm ist die spontane Reaktion auf Gasbefehle dank kurzem E-Boost, welcher die Trägheit des Verbrenners überspielen kann. Fahrspaß kann man definitiv haben, gerade im Power-Modus. Der Dreizylinder, der mit einem Turbolader zwangsbeatmet wird, leistet für sich 180 PS und maximal 265 Nm Drehmoment und wird von einem Elektromotor am Doppelkupplungsgetriebe unterstützt, der 82 PS und maximal 160 Nm Drehmoment bereitstellt. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb besorgen. Zum Mitschwimmen im Verkehr reicht seine Leistung, die elektrische Höchstgeschwindigkeit gibt Volvo mit 125 km/h an, darüber schaltet sich der Verbrenner zu.

#### 2,1

#### Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Volvo hat den Dreizylinder gut entkoppelt, Vibrationen des Motors sind im Innenraum kaum zu spüren. Rein elektrisch angetrieben ist der Antriebskomfort ohnehin sehr gut. Unterhalb von 1.800 1/min können sehr sensible Naturen den Verbrenner durchaus spüren, allerdings meidet die Automatik diesen Drehzahlbereich meistens. Auch akustisch ist der Benzinmotor zurückhaltend, nur deutlich unter genannten 1.800 1/min tritt Brummen auf - dafür muss man aber die Gänge manuell schalten, insofern kaum praxisrelevant; ansonsten hört man den Motor kernig bis sportlich klingend nur unter Last.

Die Leistungsentfaltung ist auffallend gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbaus des Turbo-Dreizylinders überbrückt der schnell ansprechende Elektromotor. Dann schiebt das Duo den schweren XC40 Twin Engine gemeinsam vehement nach vorn. Dabei gibt der Antrieb seine Leistung weitgehend homogen und gleichmäßig ab.

⊖ Beschleunigt man vom Stand weg rein elektrisch angetrieben, gibt es um 90 km/h herum eine kurze Unterbrechung der Zugkraft. In diesem Moment muss das Getriebe vom zweiten in den vierten Gang wechseln, weil der Elektromotor die Welle mit den geraden Gängen (und dem Rückwärtsgang) antreibt. In dieser Situation ist es nicht möglich, unterbrechungsfrei wie mit dem Verbrennerantrieb zu schalten. Sobald man vor den 90 km/h einmal kurz das Gaspedal zurücknimmt, nutzt die Elektronik die Gelegenheit, unauffällig in den vierten Gang zu schalten; dann fällt die Zugkraftunterbrechung, die ähnlich ausgeprägt wie bei früheren automatisierten Schaltgetrieben abläuft, nicht auf. Hierin liegt der Grund, warum diese Eigenheit nicht immer auftritt. Angesichts der sonst sehr geschmeidigen Abstimmung des Antriebsstrangs fällt diese „Marotte“ negativ auf. Volvo arbeitet an einer Optimierung dieses Vorgangs, konstruktionsbedingt wird sich die Zugkraftunterbrechung aber nicht ganz vermeiden lassen.

#### 1,7

#### Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Siebengang-Automatik reagiert recht flott und meistens situationsgerecht. Der Schaltkomfort

ist gut, das Doppelkupplungsgetriebe schaltet oft sogar etwas geschmeidiger als die in anderen XC40-Varianten erhältliche

Achtgang-Wandlerautomatik. Es ist erstaunlich, wie gut das Zusammenspiel von Verbrenner, Elektromotor an der Getriebewelle mit den geraden Gängen und dem Doppelkupplungsgetriebe als Ganzes funktioniert. Einzig das Schalten vom zweiten in den vierten Gang im Elektrobetrieb lässt sich bei konstantem Beschleunigen schwierig kaschieren. Dafür hat man einen höheren Wirkungsgrad und mehr Effizienz.

Dieses Package ist kompakter und neu bei Volvo. Damit ist kein (elektrischer) Allrad mehr möglich, dafür bleibt der Platz hinten, auch unter dem Kofferraumboden vollumfänglich erhalten (z.B. Notrad verfügbar). Auch liegt das Gewicht für dieses System etwas niedriger, mit gut 1,8 Tonnen Leergewicht ist der XC40 der „leichteste“ Plugin-Hybrid im Volvo-Portfolio. Um eine Fahrtrichtung vorzuwählen, muss man den kleinen Getriebewählhebel zweimal in die entsprechende Richtung

drücken - das ist erstmal gewöhnungsbedürftig, dann im Alltag aber sehr simpel, weil der Hebel praktisch "blind" gefunden und bedient werden kann. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt geschieht ausreichend schnell, aber nicht so zügig wie bei den Volvo-Plugins mit dem E-Motor an der Hinterachse; im XC40 muss ganz klassisch das Getriebe schalten. Rangieren gelingt dennoch gut, weil eine sensible Kriechfunktion eine feine Dosierung ermöglicht. Die sieben Gänge des Getriebes sind sinnvoll gestuft und passend zum Motor und seiner Leistung ausgelegt. Bei 130 km/h dreht der Verbrenner im siebten Gang mit 2.400 1/min.

Die Gänge lassen sich auch manuell schalten, entweder am Getriebehebel oder an den Schalt paddels am Lenkrad. Die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse ist Serie. Der Verbrenner wird weich und spontan zu- und abgeschaltet.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest kann der XC40 mit einem sicheren Fahrverhalten überzeugen. Dank kräftiger, aber gezielter ESP-Eingriffe folgt der Volvo erstaunlich präzise den Lenkbefehlen des Fahrers und lässt sich problemlos durch den Parcours dirigieren. Allgemein nimmt das Kompakt-SUV Kurven zwar mit deutlicher Wankneigung, aber dank der optionalen 20-Zoll-Bereifung des Testwagens erstaunlich flott.

Von Spurrinnen lässt sich der insgesamt gute Geradeauslauf nur wenig beeinflussen. Die Traktion ist trotz reinem Frontantrieb gut; zum einen lässt das Antriebssystem nicht sofort die volle Leistung über die Vorderräder herfallen, zum anderen regelt die Traktionskontrolle recht fein die Antriebskräfte zurück.

### 2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung im XC40 arbeitet angemessen präzise und setzt Lenkbefehle recht spontan um. In schnell durchfahrenen Kurven geht die Wankneigung etwas zu Lasten der Präzision. Gerade bei höheren Geschwindigkeiten ist die Lenkung fast etwas zu leichtgängig; im Sportmodus ist das besser, dieser

würde im Alltag eigentlich gut passen. Aber so wirkt die Lenkung entkoppelt und eher gefühllos. Trotzdem kann man mit der Zentrierung im Alltag insgesamt gut leben. Von Anschlag zu Anschlag braucht man am Lenkrad 2,8 Umdrehungen.

### 2,8 Bremse

Im Fahrmodus D wirkt eine geringe Rekuperationsleistung, in B sollte sie signifikant höher sein. Allerdings unterscheiden sich im Testwagen wie in den anderen XC40 T5 Twin Engine Fahrzeugen die beiden Modi nicht - Volvo liefert hierfür ein Software-Update, um diesen Mangel zu beheben. Alle ab Sommer 2020 produzierten Fahrzeuge haben den neuen Softwarestand und die damit stärkere Rekuperation im Modus B der Getriebesteuerung.

Auch wenn der XC40 eine standfeste Bremsanlage hat, die auch bei hoher Beanspruchung nicht nachlässt - ein durchschnittlicher Bremsweg von 35,7 m aus 100 km/h bis zum Stillstand ist nur ein zufriedenstellender Wert (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Es gibt zwei Modi (Standard und dynamisch) für das

Ansprechverhalten der Bremse. Das Ansprechen der Bremse ist gut, nur die Dosierbarkeit etwas gewöhnungsbedürftig.

⊖ Der Pedalweg und die damit verbundene Bremswirkung sind nicht ganz linear. Zuerst wirkt die (Rekuperations-)Bremse moderat, was den Hauptbereich im Alltag abdeckt. Bei stärkerer Pedalbetätigung kommt deutlich Bremswirkung hinzu - hier wirkt die Verzögerungsleistung nicht ganz synchron zur Pedalbetätigung. Man kann sich aber daran gewöhnen, zumal im Notfall sofort die volle Bremsleistung zur Verfügung steht und kein unsicheres Gefühl aufkommt.

## 1,4 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der XC40 bietet eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, die selbst in der Basisvariante schon inklusive ist. Das serienmäßige IntelliSafe-System überwacht über eine kombinierte Kamera-Radar-Einheit den Bereich vor dem Fahrzeug. Der Radarsensor ist dabei nicht wie üblich in der Fahrzeugfront untergebracht, sondern hinter der Frontscheibe, wo er vor Witterung und Beschädigung besser geschützt sein soll. Das IntelliSafe-System beinhaltet neben einem umfassenden Notbremssystem, das selbst Wildtiere erkennt, und den Crash-vorbereitenden Maßnahmen, wie im Notfall Gurte straffen und Fenster schließen, auch eine cloudbasierte Warnung vor rutschigen Fahrbahnen oder gestrandeten Fahrzeugen mit Warnblinker. Eine Verkehrszeichenerkennung mit Abgleich der Navidaten ist Serie. Der Pilot Assist, der teilautonomes Fahren bis 130 km/h ermöglicht, ist Bestandteil des optionalen IntelliSafe Surround Pakets. Dieses beinhaltet dann auch einen Totwinkel- und Spurwechselassistenten sowie eine Warnung vor Querverkehr beim rückwärts Ausparken. Ein Head-Up-Display wie in den größeren Volvo-Modellen gibt es im XC40 nicht.

### 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Volvo widmet auch der passiven Sicherheit traditionell viel Aufmerksamkeit. Daher kann der XC40 in den Crashtests überzeugen. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der XC40 97 Prozent der Maximalpunkte für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 07/2018). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt das Kompakt-SUV immer mit, ein Knieairbag für den Fahrer ist ebenfalls vorhanden. Für den Beifahrer gibt es diesen nicht, ebenso wenig hintere Seitenairbags. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,80 m Größe und können nicht hoch gezogen werden. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Volvo auf allen äußeren Plätzen. Erkennen die Assistenzsysteme eine Gefahrensituation, werden die Gurte angezogen, um die Insassen in eine möglichst günstige und sichere Sitzposition zu bringen. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Volvo On Call).

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,3 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der XC40 im Bereich Kindersicherheit mit 87 Prozent gut abschneiden. Der Beifahrersitz ist für den Transport von Kindersitzen geeignet, sofern man die fehlende Isofix-Halterung nicht benötigt. Die Airbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend.

Im Fond lassen sich Kindersitze über die großen Türausschnitte problemlos einbauen und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fondsitzen kann man Kindersitze dank Isofix samt iSize-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es können prinzipiell auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten hinten außen befestigt werden, allerdings sind die Gurtanlenkpunkte nicht optimal positioniert, was bei manchen Kindersitzmodellen eine stabile Montage erschwert. Es empfiehlt sich eine Probemontage vor dem Kauf. Selbst wenn man Babyschalen mit einer Basis verbaut, sind die Platzverhältnisse ausreichend. Die Vordersitze können dann immer noch recht weit zurückgeschoben werden. Gegen Aufpreis lässt sich die Kindersicherung der Fondtüren per Knopfdruck an der Fahrertür aktivieren.

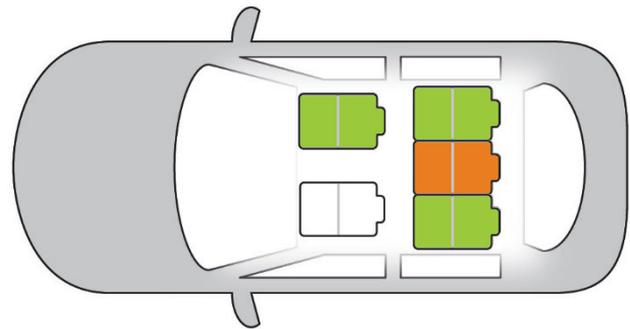
## 3,1 Fußgängerschutz

Im Fußgänger-Crashtest kommt der XC40 auf 71 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist bis auf die Bereiche über den Scheinwerfern recht nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungsrisiko für Passanten verringert wird. Die A-Säulen stellen aber wie bei den meisten Autos ein hohes Verletzungsrisiko dar. Serienmäßig ist der Volvo mit einem Fußgängernotbremsystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. Aufgrund des hohen Mitteltunnels findet eine Basis mit Stützfuß keinen Halt. Drei Kindersitze nebeneinander hätten im Fond ohnehin keinen Platz.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann. Bisher ist im Plugin-XC40 kein dezidiertes Geräuschsystem für niedrige Geschwindigkeiten verbaut; ganz geräuschlos ist der XC40 T5 Twin Engine aber trotzdem nicht unterwegs und daher durchaus ähnlich gut zu hören wie leise Benziner-Fahrzeuge.

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 4,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Unter Umweltschutzgesichtspunkten macht die aufwendige Technik des Plugin-Hybrid nur dann Sinn, wenn sie entsprechend ihrer Vorteile gegenüber reinen Verbrennern eingesetzt wird. So sollte regelmäßig - in jedem Fall immer nachts - die Batterie geladen werden, damit zu jeder Zeit Strom für den Antrieb bereit steht. Der Elektromotor kann dann alleine oder anteilig den Vortrieb übernehmen, wobei die Elektronik im Volvo die beiden Antriebe je nach Anforderungen geschickt steuert, um möglichst geringe Verbräuche zu erzielen. Dabei ist es wichtig, mit aktivierter Navigation zu fahren, damit das Auto weiß, wie es seinen Stromvorrat einteilen soll. Topografische Eigenschaften der Route wie auch Kurven und Kreisverkehre werden so angesteuert, dass möglichst viel Energie rekuperiert wird und möglichst wenig Energie in den Bremsen verpufft. So ist es

möglich, auch im reinen Hybridbetrieb den Gewichtsnachteil zumindest auszugleichen, so dass sich kein Mehrverbrauch gegenüber dem reinen Benziner ergibt. Je mehr auf einer Strecke gestromert werden kann, desto mehr Kraftstoff kann eingespart werden.

Startet man mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 33 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Volvo gibt als Reichweite maximal 50 km (gemessen nach NEFZ) an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 29,6 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für ein reines Elektroauto wäre das sehr viel, aber selbst für einen Plugin-Hybriden ist das kein Ruhmesblatt. Der XC40 hat eine steile Front und ist recht breit - das bringt Platzvorteile im Innenraum, aber auch höhere

Fahrwiderstände, die insbesondere außerorts voll durchschlagen. Fährt man dann mit leerer Batterie weiter im Hybrid-Modus, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 7,6 l Super pro 100 km. Innerorts liegt der Benzin-Konsum bei 6,2 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,9 l/100 km und auf der Autobahn bei sehr hohen 9,6 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-

## 1,7 Schadstoffe

⊕ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d Abgasnorm einzuhalten, verbaut Volvo einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt erheblich gegenüber früheren Volvo-Benzinern und liegt nun in allen Betriebszuständen unter den Grenzwerten. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NOx und CO liegen auf sehr niedrigem Niveau - durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem kleinen aufgeladenem Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft, dann aber hohe Leistung bringen muss. Fährt der XC40 Twin Engine im Hybrid-Modus,

Strecke, dann verbraucht der XC40 Twin Engine auf 100 km 7,0 kWh Strom und 5,7 l Super. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 198 g pro km, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür lediglich 17 von maximal 60 möglichen Punkten.

bekommt er fast volle Punktzahl für seine niedrigen Schadstoffemissionen. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plugin-XC40 viel Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Volvo XC40 Twin Engine mit seinem aufwendigen Antrieb immerhin 43 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt er damit bei 60 Zählern, die nur für drei von fünf Sternen im Ecotest genügen.

## 3,1 AUTOKOSTEN

### 3,1 Monatliche Gesamtkosten

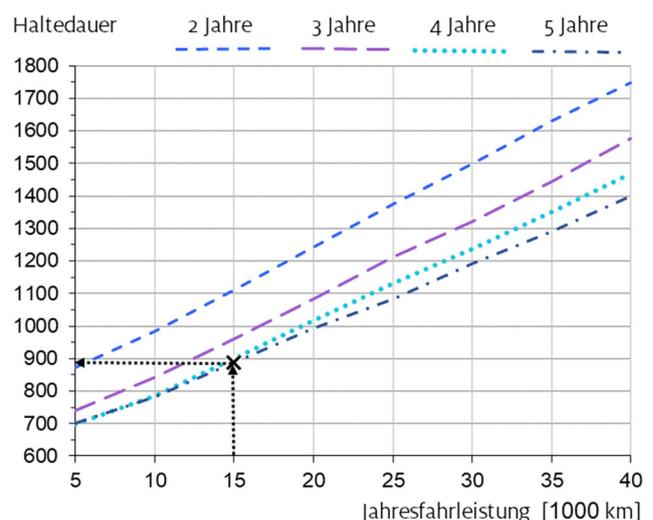
Für den XC40 T5 Twin Engine R Design verlangte Volvo mindestens 52.160 Euro. Zum Modelljahr 2021 änderte sich nicht nur die Bezeichnung von Twin Engine zu Recharge, auch der Preis reduzierte sich leicht auf 52.100 Euro - jetzt mit DAB+ Serie, aber mit Standheizung als teures Extra, so dass die Umstellung ausstattungsberichtigt eine spürbare Preiserhöhung für all diejenigen bedeutet, denen eine Standheizung wichtig ist. Die Ausstattung ist zwar schon ziemlich umfangreich, ordert man aber weitere komfort- und sicherheitssteigernde Extras, kann man den Kaufpreis noch weiter nach oben treiben. Der Testwagen kostete happige 63.380 Euro.

Nach dem Erwerb liegen die Aufwendungen im durchschnittlichen Bereich. Wenn man regelmäßig Strom lädt, kann man kräftig Benzin sparen und so die Betriebskosten senken. Der Wertverlust ist moderat, absolut gesehen aufgrund des hohen Anschaffungspreises natürlich nicht niedrig. Die Versicherungsklassen liegen im durchschnittlichen Bereich, in der Haftpflicht ist der XC40 T5 Twin Engine mit 17 eingestuft, in der Teilkasko mit 21 und bei der Vollkasko mit 23. Volvo bietet in seiner Versicherung einen Nachlass für Fahrzeuge, deren Höchstgeschwindigkeit auf 180 km/h begrenzt ist - für die Recharge-Varianten ab Modelljahr 2021 wird es also günstiger. Die Kfz-Steuer liegt bei 30 Euro pro Jahr und fällt damit überschaubar aus. Der XC40 Plugin muss zwar erst spätestens nach

30.000 km zur Inspektion, die Wartungsintervalle von einem Jahr sind für Wenigfahrer aber ungünstig. Letztlich ist der jährliche Wechsel des Öls auch für wenig gefahrene Plugins sinnvoll, denn die häufigen Kaltstarts und kurzen Laufzeiten des Verbrenners belasten das Öl stärker.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 887 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	XC40 T2 Momentum Core	XC40 T3 Momentum Core	XC40 B4 Momentum Geartronic	XC40 Recharge T4 Inscription Expression DKG	XC40 B5 Inscription AWD Geartronic	XC40 Recharge T5 Inscription Expression DKG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1477	3/1477	4/1969	3/1477	4/1969	3/1477
Leistung [kW (PS)]	95 (129)	120 (156)	145 (197)	155 (211)	184 (250)	192 (261)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	245/1600	265/1850	300/1500	405/0	350/1800	425/0
0-100 km/h [s]	10,9	9,3	8,4	8,5	6,4	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8   S	6,8   S	6,9   S	2,0   S	7,5   S	2,0   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	142	142	144	41	147	41
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/21	17/23/21	17/23/21	17/23/21	17/23/21	17/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	148	148	162	30	188	30
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	696	718	794	767	900	781
Preis [Euro]	30.316	32.655	39.187	47.229	50.104	48.301

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Plugin-Hybrid (Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d-ISC, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.477 ccm
Leistung	192 kW/261 PS
Maximales Drehmoment	425 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	1,7 l und 15,9 kWh/2,0 l und 15,9 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	43/46 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	2,56 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.425/1.863/1.652 mm
Leergewicht/Zuladung	1.871/419 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460/1.336 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Schweden, Torslanda

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R20 103Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	5,7 l/100km und 7,0 kWh
Stadt/Land/BAB (Batterie leer)	6,2/6,9/9,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	135 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.820/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/715/1.265 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>102 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>111 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>548 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	887 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/21		
Basispreis XC40 T5 Twin Engine R Design DKG	52.160 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.380 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.727 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	850 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.520 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	650 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	650 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-/990 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	540 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/240 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.130 Euro
Metalliclackierung	ab 720 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.350 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,4</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	1,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,3
Federung	2,7	Schadstoffe	1,7
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	1,9		

Stand: Juni 2020  
Test und Text: M. Ruhdorfer